

Saale-Beitung.

Siebenundvierzigster Jahrgang.

Anzeigen

werden die 6gspaltige Kolonette
oder deren Raum mit 20 Pfg., solche
mit 20 Pfg. berechnet und in
anderen Annahmestellen und allen
Kinnonen-Expeditionen angenommen.
Kleinere die 70 Pfg. für Halle,
andere 1 M.

Erscheint täglich zweimal,
Sonntags und Feiertagen einmal.

Redaktion und Druck-Geschäfts-
stelle: Halle, Gr. Braubachstraße 17;
Abendblatt-Geschäftsstelle: Markt 24.

Wegzugspreis
Für Halle vierteljährlich bei mehrmaliger
Einführung 2,50 M., durch die Post
3,25 M., einschließlich Zustellungsgebühr.
Bestellungen werden von allen Reichs-
postämtern angenommen.
Im amtlichen Zeitungs-Verzeichnis
unter „Saale-Beitung“ eingetragen.
Für unentgeltlich eingehende Manuskripte
wird keine Gewähr übernommen.
Abdruck nur mit Zustimmung der
„Saale-Beitung“ gestattet.

Besitzer der Redaktion Nr. 1140;
der Druckerei-Abteilung Nr. 170; der
Abonnement-Abteilung Nr. 1133.

Nr. 489.

Halle, Sonnabend, den 18. Oktober

1913.

Die Völkerschlacht bei Leipzig.)

Napoleon ging nach Sachsen zurück. Blücher folgte ihm mit York, und die Vereinigung mit der Nordarmee des zaudernden Kronprinzen von Schweden herzuführen, erzog General York am 3. Oktober bei Wartenburg in siegreichem Kampfe den Uebergang über die Elbe. Am 8. Oktober traten die Bayern zu den Verbündeten über. Napoleon mußte eine große Schlacht liefern, um sich Luft zu schaffen, um sich mit einem gewaltigen Schläge wieder zum Herrn der Welt aufzuwerfen. Schon sammelte sich Schwarzenbergs Hauptarmee bei Leipzig, schon zog Blücher die Nordarmee des schwedischen Kronprinzen fester heran und ließ den Jäger nicht mehr aus den Augen. Da rückte auch Napoleon nach Leipzig. Und eine Schlacht hob an, wie sie die Welt noch nicht erlebt hatte, ein fünfjähriger würgender Ringkampf unter einer halben Million Menschen, die Völkerschlacht bei Leipzig.

Am 14. Oktober begann das erste Kämpfen. Im Süden der Stadt Leipzig stießen die Reiter-Schwadronen Murats mit den heranrückenden Vortruppen der Verbündeten zusammen und wurden unter einer heftigen Kanonade zurückgeworfen. So konnte am nächsten Tage der Aufmarsch der Truppen vor sich gehen. Napoleon kommandierte im Süden bei Wachsen gegen den österreichischen Oberfeldherrn Schwarzenberg. Im Norden, bei Mödern, stand sein General Marmont gegen Blücher. Am Morgen des 16. Oktober nahm der russische General Prinz Eugen von Württemberg, der schon bei Kulm seinen Helmenut gezeigt hatte, im Sturm Wachsen. Die ganze Mut Napoleons warf sich auf ihn. Hundert Geschütze ließ er zusammenbringen und Rufen und Preußen niederhimmeln, daß Prinz Eugen Wachsen wieder herausgeben mußte. Ueberall warf Napoleon die Verbündeten zurück, und am Nachmittag besaß er Murat, ihnen mit 8000 Reitern den Garauz zu machen. Da riefen die Reiterregimente über die Wefer und ritten nieder, was ihnen vor den Pferdebüß kam, und die Herrscher Ruhlands, Oesterreichs und Preußens, die in der Nähe hielten, konnten nur mit knapper Not ihr Leben retten. Schon hatte Napoleon einen Siegesruhm nach Leipzig zum König von Sachsen gefandt. Da wandte sich das Glück.

Der Reiterangriff war bis zur Reitere vorgezogen. Aber die Kanonade und Infanteristen rissen vor den rasenden Gauen nicht aus. Sie schritten ihnen ein paar Satzen in die Mäuler, daß sie sich überflügen und zu Hunderten im Lauf zusammenbrachen. In furchtliche Unordnung geraten, galoppierten die Schwadronen, nur auf Rettung bedacht, zurück. Und das französische Fußvolk, das wütend vorrückte, um den Tag zu beenden, gewann vor den russischen Geschützen auch seinen Fuß breit Boden mehr. Es war bei Wachsen seine Entscheidung gefallen. 20000 Tote und Verwundete ließ man auf beiden Seiten.

Dennoch hätte Napoleon gefest, wäre es Marmont möglich gewesen, seine Befehle auszuführen und ihm zu Hilfe zu kommen. Aber Blücher hielt Marmont fest. Er hatte General York bei sich, mit dem er sich so schlecht vertragen, wie er ihn hochschätzte. Und er hoffte auf den Kronprinzen von Schweden, der mit der Nordarmee nicht mehr fern war. Aber der ewige Zauderer hielt wieder einmal seine Schweden sorgfältig zurück.

Am Nachmittag packte York den Feind in dem Dorfe Mödern. Die Franzosen sahen in allen Häusern, in allen Scheunen. Was sich nur zeigte, sollten sie zusammen. Die Preußen lagen hinter den Haufen von Toten, die die Wege verpflanzten. Und die Franzosen brachen vor und warfen die preussischen Brigaden zum Dorfe hinaus. Da führte am Abend York seine Reserve zum Sturm, er selber im Galopp seinen Jägern voran, und unter widem Gemehel eroberten sie Mödern und jagten die Franzosen bis unter die Mauern Leipzigs. An die Mähtaufend blieben auf jeder Seite.

In Leipzig aber lang man auf Befehl des Königs von Sachsen ein Te Deum zu Ehren des napoleonischen Sieges, und der König selber wohnte dem Gottesdienst bei, als plötzlich die fliehenden Franzosen ihre Verwundeten in die Stadt schafften und den Jubel in Schrecken verwandelten. Da war es aus mit „Te Deum laudamus“.

Am 17. Oktober versuchte Napoleon sich aus der Schlacht zu ziehen und sandte eine Unterhändler mit Friedensbedingungen an seinen Schwiegerater, den Kaiser von Oesterreich. Es war vergebene Mühe. Jetzt aber rückten russische Erstgruppen unter General Bennigsen an, und der Kronprinz von Schweden mußte sich nun endlich auch begeben, sich seinem früheren Waffengefährten Ken gegenüberzustellen. Das hatte Blücher erreicht, der schon wieder die Dörfer Cutilisch und Gohls durch den russischen General

Sacken berennen ließ. Aber die Hauptmacht war auf den 18. Oktober bestimmt. Und Blücher gab Ruße, als er mit den Dörfern eine günstige Stellung hatte. 300 000 Verbündete fanden gegen 200 000 Mann unter Napoleon. Und nie zeigte sich Napoleon als größerer und gewaltiger Meister der Kriegskunst, als an diesem 18. Oktober.

Er selbst kommandierte das Zentrum bei Probstheida. Den rechten Flügel hielten die Polen unter dem tapferen Fürsten Poniatowski und Murat mit seinen Scharen. Auf dem linken Flügel besetzte Marschall Ney. Mit Mühe und Not gelang es Blücher, den schwedischen Kronprinzen Bernadotte zum Vormarsch gegen Ney zu bewegen. Einmal im Gefecht, schlug sich der französische Schwede gut und entriß Ney den Sieg unter Einsetzung seiner eigenen Personlichkeit. Der russische General Bennigsen nahm die Dörfer Holzhausen und Zweinaundorf, als plötzlich die Sachsen die französischen Reiterbrigade folgte dem Beispiel. Sachsen und Württemberg wurden in die Reserve übergeführt.

Bei Probstheida aber wies Napoleon jeden Angriff der Verbündeten blutig zurück. Hier donnerten seine Geschütze ununterbrochen, und die Säulenenden konnten über die Leichen ihrer Kameraden nicht mehr hinweg. Alle Spannkraft nahm er zusammen. Von einem Stufe aus, den man vor eine alte, von Kugeln durchlöcherete Steinmühle aufgestellt hatte, leitete er die Schlacht, schickte er seine Befehle nach allen Seiten, ordnete er, während er immer noch Vorwärtsbefehle gab, in seinem rasselnden Gehirne den Rückzug an. In grenzenloser Uebermüdung sank er plötzlich in einen tiefen Schlaf. Mit gefalteten Händen lag er auf dem alten Stuhl und schlief still wie ein Kind. Und in diesem Schweißen standen die Generale, die er groß gemacht hatte. Als er nach einer Viertelstunde erwachte, kam ihm das Erinnern zurück und mit dem Erinnern die eiskalte Ruhe. Die Truppen der Verbündeten fanden in gediegener Stellung vor Probstheida und erwarteten die Nacht. Der Ring um Leipzig schloß sich. Der Kaiser sah seinen linken Flügel am Rückmarsch. Reserven besaß er nicht mehr, und die Verbündeten hatten noch 100 000 Mann frischer Truppen, um ihre Flanken zu ergänzen. Da ritt er mit seinem Schwager Murat und den Generalen seiner Umgebung in die Finsternis hinein, durch das Grimmalische Tor in die Stadt.

Vor seinem Quartier lagerte seine alte Garde. Und ohne zu rufen, arbeitete Napoleon die Rückzugsbefehle aus, so daß die Truppen aus ihren Stellungen und sich nie noch in der Nacht den Abmarsch antreten. Seine Marschälle MacDonald und Poniatowski sollten mit den Polen und Rheinländern die Stadt Leipzig halten, bis die letzten Truppen heraus seien, und schließlich zu ihm stoßen. Um seine Franzosen zu retten, mußten die Fremden ihre Haut zu Markte tragen. Es war seine alte Taktik.

Am Morgen des 19. Oktober warfen sich die Russen auf das Hallische Tor, von den Polen und Rheinbundtruppen mit Karätschen empfangen. Inzwischen bahnte sich Napoleon seinen Weg durch das wüste Gestränge zur Stadt hin aus. Zum zweiten Male stürmten die Russen, jetzt von Blücher selber geführt, der unaufhörlich sein „Vorwärts — Vorwärts!“ erschallen ließ, und nahmen Tor und Vorstadt. Die Königsberger Landwehr drang ungestüm in die Grimmar Vorstadt ein und entwarfente die Rheinbundtruppen. Nur Poniatowski mit seinen Polen kämpfte noch wie ein Verzweifelter und schlug sich nach der Weife durch. Bevor er aber an die rettunggebührende Eisenerbrücke gelangen konnte, schloß die steinerne Brücke, wenige Minuten zu früh geprennt, mit Donnergeräusche in die Luft und begrub, was auf ihr und um sie her war. Mit Rufen und Bajonetten umzingelten Preußen und Russen die Gefangenen. Ein paar Tausend stredten die Gemehre. Hunderte ertranken in der hochgehenden Elster. Fürst Poniatowski sprante sein Pferd in die Flut hinein, erreichte das andere Ufer und sank, von einer Kugel durchbohrt, in den Strom zurück, der ihn hinwegriß. Nur Marschall MacDonald durchschwamm den Strom und erreichte Napoleon, der die aus der Schlacht bei Leipzig geretteten 100 000 Mann sofort gen Westen führte.

Am Nachmittag des 19. Oktober hielten der Kaiser von Rußland und der König von Preußen mit dem österreichischen Oberfeldherrn Fürst Schwarzenberg ihren Einzug in die Stadt, unbraust von dem Jubel des befreiten Volkes. Und am Nachmittag kam auch der Kaiser von Oesterreich herangeritten, und die drei Verbündeten sprangen von den Pferden und fielen sich in die Arme.

Die Verluste an Menschenleben waren groß und schmerzhaft. 42 000 Tote und Verwundeten hatten die Verbündeten den Sieg erkauft; die Franzosen aber stießen 38 000 Tote und Verwundete zurück, und 30 000 Gefangene sowie 370 Geschütze blieben in der Sieger Hände.

Die Katastrophe des Zeppelinkreuzers „L. 2“.

Opfer der Nacht.

Ein kurzes, scharfes Kommando: „Los!“ aus der Führergonole, hundert und mehr Hände lassen gleichzeitig die Leinen fahren, schneller und immer schneller drehen sich die Propeller und in wenigen Sekunden schwebt der Riesentrieb des Luftschiffes hoch über den Köpfen der Zurückbleibenden. So steht die an die gleiche Situation gewöhnt sind, immer wieder verfolgen sie den bewundernden Herrscher der Lüste, bis er ihren Willen entschunden ist. Woher mag das kommen? Ist es Neugier, ist es Freude an dem überflüssigen Anblick? Nein, wer in den Augen der Soldaten, den Riesenvogel aus seinem Käfig befreien und ihn nach gelungenem Flug wieder dorthin zurück zur wohlverdienten Rast bringen, zu lesen verheißt, der wird darin etwas anderes finden: Unruhe und bange Zweifel drücken sie aus, für sie ist der Aether noch ein geheimnisvolles Etwas. Wohl wissen sie, daß gesuchte Herren auf den Hochschulen und den Oberatorien bereits Vorlesungen herausgeben, wie man sich da oben ausweichen muß, aber darüber schütteln sie nur schweigend den Kopf; es will da nicht hinein, daß man unbekannt und furchtbaren Kräften bereits mit Vortagagen jenseit geht. — Und wach ein leiserer Kontrast gab in den Augen derer, die sich an Bord befinden! Stolz in den Wienen des jungen Kommandanten. Keinen Moment denkt er an Tod und Untergang: hat er doch nicht mit der Wimper gezuckt, als auf hoher See die Wachen über das Deck besahen. Er schämte sich, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es trotz Gummimantel und Wasserfesteln einen Weg bis auf die Haut fand. Und jetzt! Wie furchtbar und geschickt war Regen und Räfte ist man im Luftmeer, wie erhaben über alles, was da unten treibt und fliegt, fühlt man sich, und wieviel leichter ist die Navigation! Keine Antriebe, keine Stromerzeugung, keine Ableitung des Kompasses durch Schiffs- und Erdmagnetismus. Und nicht weniger strahlen die Augen der Besatzung. Dort auf dem Linienschiff, auf dem Kreuzer, da verschwanden sie in der Menge, da sind Hunderte, die dasselbe tun und dasselbe leisten, aber hier hat jeder sein abgegrenztes Arbeitsgebiet, für das er verantwortlich ist und das allein beherrscht. Und dann ist noch der Strategie an Bord. Nach seiner Anweisung muß der Kommandant höher oder niedriger gehen, Schwünge und Wendungen ausführen, denn in seinem Geiste liegt er bereits Gegner vor, über, unter und neben sich, andere Luftschiffe, Flugmaschinen, eine feindliche Flotte! Klar zum Gefecht! Die Maschinenbremse lenkt seine Leistungsgetrieben auf ein markiertes Ziel. Mit Feuerfächer ist alles bei der Sache. Er schämt sich nicht, wie das kalte Wasser in Augen und Wangen brannte und wie es

entgegen. Mit treuherzigen Gefährten hatten die eine Heimlichen auf die Stätte des Unheils.

Ein weiterer Augenzeuge.

Herr Direktor Wiener von den Altkontr. Werken in Johannisthal, der dem Abflug aus einer Distanz von etwa 500 Metern beobachtete, schildert die Katastrophe folgendermaßen:

„In meinem Bureau wurde ich plötzlich durch eine ungewöhnlich starke Detonation aufgeschreckt. Ich hatte zunächst den Eindruck, es sei eine Flugmaschine auf das Dach unseres Fabrikgebäudes gestürzt. Ich eilte ans Fenster und sah nun den „L. 2“ in Flammen geküßt zur Erde stürzen. Die Hülle war bereits vollständig verbrannt, auch von den Gasballonetts war nichts mehr zu sehen. Das nackte Gerippe mit den Gondeln stürzte mit der Spitze nach unten auf der Südwest Seite des Flugplatzes zu Boden. Ich eilte sofort nach der Unfallstelle und beorderte auch unsere Fabrikfeuerwehr dorthin. Es gab aber nichts mehr zu retten. Das stolze Luftschiff bildete einen wüsten Trümmerhaufen, unter dem die Leichen der Besatzung begraben lagen.“

Herszersehende Ehemann.

Indessen ist die Frau eines Obermannen mit ihrem kleinen Kinde auf der Unfallstelle angekommen. Herzweilert irrt sie umher und sucht den Gatten. Endlich findet sie ihn. Der Körper ist fast vollständig verkokt. Nur der in der Wülge eingeklemmte Arm, der wie durch ein Wunder der Verbrennung entgangen war, läßt sie die Überreste des Gatten erkennen. Ohnmächtig sinkt sie neben der Bahre nieder und wird mit dem kleinen weinenden Mädchen von mitteilbaren Menschen fortgebracht. Erstkürzt stehen Offiziere und Mannschaften; gar manchen steht man unter ihnen, der sich nicht läßt, dem gefallenen Kameraden eine Träne nachzuweinen.

Die Katastrophe

Schildern diese Augenzeugen. So schildert einer: Die Ursache des Luftschiffes vergrößerte sich etwas, weil der eine der Motoren nicht funktionieren wollte, und einzelne Leute der Bedienungsmannschaften äherten ihre lebhaften Bedenken. Schließlich kam aber der Motor in Gang, und das Luftschiff hob sich gegen 10 1/2 Uhr mit seiner aus insgesamt 26 Mann bestehenden Besatzung in die Luft. Es flog sehr schnell auf etwa 300 Meter Höhe, freuste eine Weile über dem Flugplatz Johannisthal und fuhr dann in der Richtung nach dem Teufelskamm davon. Nördlich, als es sich in der Nähe von Rudow befand, ließ es dem vorderen Teil des Luftschiffes eine gewaltige Stichflamme heraus. Unmittelbar darauf folgte eine fürchterliche Detonation, die meilenweit im Umkreis gehört wurde, und schon in der nächsten Sekunde stand das ganze Luftschiff in Flammen. Durch die Gewalt der Explosion wurde die Ballonhülle in Tausende und Abertausende von kleinen, kaum einige Zentimeter großen Fetzen zerrissen, die wie ein Regen über das Feld niederfielen. Während des Sturzes sprangen zwei Männer an der Besatzung aus der Gondel heraus. Sie wurden von dem auf sie stürzenden Gerüst des Luftschiffes zermalmt. Die Trümmer des Luftschiffes schlugen mit einem fürchterlichen Krach auf den Erdboden auf und das ganze Gestränge wurde dabei vollständig zerstört.

Ein anderer erzählt: In dem Augenblick, als „L. 2“ die nach Rudow flührende Chaussee passierte, löst sich plötzlich in der vorderen Maschinen Gondel eine helle Flamme empor. Wie eine Rakete löst sich seiner Flammenstreifen bis zur Mitte des Schiffes. Dann folgte eine fürchterliche Detonation. Eine ungeheure Flamme schoß 20 bis 30 Meter hoch zum Himmel empor. Das nackte Aluminiumgerippe stieg nach etwa 80 bis 100 Meter weiter durch die Luft, da die Motore noch immer arbeiteten und die Propeller sich drehten. Dann schoß das Wrack knirschend zu Boden, was noch atmet, vernichtend. Die Johannisthaler fanden im ersten Augenblick wie gesäht. „Dann aber flog der Schreckensschrei durch das Dorf: „Seht, der Zeppelin ist abgestürzt!“ Schnell als es sich beschreiben läßt, eilten Hunderten von Personen aus den Häusern und Feldern mit feinen Siecken und Spaten bewaffnet, auf das Feld, um zu helfen, um zu retten, was noch zu retten war. Vom Flugplatz her schossen die Autos in schneller Fahrt heran, jedes trug 10, 12 Mann des Marine Detachements, die bereits mit allen Rettungsmitteln versehen waren.

Eine fürchterliche Szene.

Nach einer dritten Darstellung hörte man nach der Explosion schrille Schreie. Die zuerst hinaufstürzenden Leute, zu denen ich bald die Hilfsmannschaften aus der Luftschiffhalle gesellen, gingen nun an das Rettungswerk. Einige stürzten vom Flugplatz waren sofort zur Stelle, und es gelang denn auch nach dem Verlösen des Feuers, das zuerst an der hinteren Gondel eintrat, die ersten Insassen aus der Gondel zu befreien. Ein Offizier war bei Bewußtsein und sprach ununterbrochen: „Schlagt mich to!“ Er war im Gesicht und am Oberkörper verbrannt. Ein zweiter Ballastler gab gleichfalls nur schwache Lebenszeichen von sich, starb jedoch bereits auf dem Transport zum Krankenhaus.

Ueber die Ursachen der Katastrophe

Es man vorläufig vollkommen im Dunkeln, und selbst, wenn Berechnungen maßgebend sind, dürfte es noch fraglich, ob man daraus Schlüsse auf die Ursachen ziehen kann.

Theoretisch kommen drei Möglichkeiten als Ursache der Explosion in Betracht:

1. ein Del oder Benzindampf, der in den Maschinenräumen ausgebrochen und auf die Gasräume übergeschlagen sein könnte;
2. das Auftreten irgendwelcher atmosphärischer oder Reibungs-Elektrizität, durch die es in der Nähe des brennenden Gases vielleicht in dem Gasluftgemisch zwischen den beiden Hüllen des Luftschiffes zu einer Funkenbildung gekommen sein kann;
3. ist die Möglichkeit nicht von der Hand zu weisen, daß durch den Einfluß der an Bord befindlichen drahtlosen Station irgendwo im Luftschiffkörper eine sogenannte Fritterwirkung aufgetreten ist, daß also unter dem Einfluß der von der Station ausgehenden elektrischen Schwingungen irgendwo Funken zwischen den Teilen des Luftschiffes ausgebrochen sind.

Welche von diesen drei Möglichkeiten wirklich eingetreten ist, bleibt vorläufig vollkommen unerklärt.

Die früheren Zeppelin-Katastrophen.

Der Lebensweg der Zeppelin-Luftschiffe ist ein Dornen- und Leidensweg. Die meisten von ihnen haben ein gewaltiges Ende gefunden. Manche von ihnen erreichten nur wenige Monate Lebensdauer.

„L. 3.“ machte im Jahre 1900 nur wenige Fahrten und wurde wegen verschlechterter Bauart nach knapp 6 Monaten abgebrochen.

„L. 3.“ ging nach 2 1/2 Monaten Lebensdauer am 18. Januar 1906 im Sturm zugrunde.

„L. 4.“ wurde nur 6 Wochen alt. Er wurde am 4. April 1908 bei Göttingen durch Wind zerstört.

„L. 5.“ (als Marine-Luftschiff „L. 2.“) verunglückte am 25. April 1911 bei Weisburg.

„L. 6.“ verbrannte am 15. September 1910 in seiner Halle in Baden-Soos, wobei 10 Menschen verletzt wurden.

„L. 7.“ Das Delagierfl. „Deutschland“ scheiterte am 28. Juni 1910 im Leutoburger Wald.

„L. 8.“ wurde am 18. Juni 1912 das Opfer eines Brandes in seiner Halle in Friedrichshagen.

„L. 3. 10.“ verbrannte am 28. Juni 1912 zu Düsseldorf. „L. 3. 1.“ wurde am 19. März 1918 bei Karlsruhe ein Opfer des Sturmwindes.

„L. 3. 1.“ (das Marine-Luftschiff) ging am 9. September in der Nordsee unter.

Diese Unglücksfälle verlängert sich durch zahlreiche Unfälle, von denen viele auch Menschenopfer forderten.

Zur Kronprinzenfronde.

Im Ausmaßigen Amt wird die Presse mit einer Ehrungsgewalt versehen, in der es heißt, der Kronprinz habe in seinem Schreiben an den Reichstagsler mit den Bedenken gegen eine Thronbestellung des Prinzen Ernst August in Braunschweig ohne einen ausdrücklichen Verzicht auf Hannover weniger seine eigenen Bedenken vorgebracht, als vielmehr die in den national geisterten Kreisen vorhandenen Befürchtungen. Der Kronprinz habe sich auf Grund der Antwort des Reichstagslers durchaus mit der Auffassung des letzteren einverstanden erklärt.

Demgegenüber wissen die „Frankf. Nachr.“ zu berichten, daß der Kronprinz verhalte auf seinem Standpunkte. Ein Berliner Telegramm berichtet dem Inhalte:

Entgegen dem von amtlicher Seite hertrührenden Mitteilungen, wonach der Kronprinz sich in der braunschweigischen Frage nach erfolgter Antwort des Reichstagslers auf dessen Standpunkt gestellt habe, wird mir von durchaus unrichtiger Seite mitgeteilt, daß diese neue Version den Tatsachen nicht entspricht. Vielmehr habe der Kronprinz nach wie vor auf dem Standpunkte, daß eine Thronbestellung des Prinzen Ernst August in Braunschweig ohne ausdrücklichen Verzicht auf Hannover zu schweren Bedenken Anlaß gebe. Aufjehend beabsichtigten die amtlichen Kreise durch den erwähnten Zusatz, daß der Kronprinz sich dem Standpunkte des Herrn von Bethmann Hollweg angeschlossen habe, die Sache zu bemänteln, um nicht vor aller Welt zu zeigen, daß in der braunschweigischen Frage sehr erhebliche Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Kaiser und dem Kronprinzen bestehen.

In Braunschweig jehenen die Mitteilungen über diesen Zwischenfall eine gewisse Erregung hervorgerufen zu haben. Ein Privattelegramm aus Braunschweig meldet uns:

„Die parteipolitisch ziemlich farblosen „Braunschweiger Neuesten Nachrichten“ schreiben:

„Eine direkte Opposition gegen die verantwortliche Regierungsinanz vor aller Öffentlichkeit nicht mehr und nicht weniger bedeutet diese Kundgebung. Wir müssen diesen Eingriff in die öffentliche Regierungsinanz auf das Ernstlichste zurückweisen und sind überzeugt, daß alle monarchisch und verfassungstreu gesinnten Deutschen bei ruhigen Ueberdenken der ganzen Lage uns in diesem Widerspruch durchhaltlos beipflichten werden. Wo hin sollen wir in Deutschland kommen, wenn neben unserer verantwortlichen Reichsregierung gleichsam eine unerantwortliche kronprinzliche Nebenregierung auftritt, die der ersteren bei wichtigen Anlässen rücksichtslos Steine in den Weg wirft?“

Man behauptet in Braunschweig, es hätten seit langem Vermittlungen zwischen dem Kronprinzen und der Familie Cumberland bestanden. Das sehr kühle Verhältnis zwischen dem Kronprinzen und seinen neuen Verwandten sei auch bei der Hochzeit der Prinzessin Viktoria Luise deutlich gewesen.

Die Haltung der Nationalliberalen.

Der Vorkühende der nationalliberalen Fraktion des preussischen Abgeordnetenhauses hat die Fraktionsmitglieder zu einer Sitzung, die sich mit der braunschweigischen Angelegenheit beschäftigen wird, auf Sonntag, den 19. Oktober, mittags 12 Uhr, nach Berlin berufen.

Der Brief des Generals Faurier.

Der offene Brief, dessenentwegen General Faurier sich vor dem Disziplinargericht wird zu verantworten haben, lautet folgendermaßen:

„General Foffe hat über meine Haltung bei den Manövern einen Bericht erstattet, auf den ich bereits eingehend erwidert habe. Ich habe in unbestreitbarer Weise gezeigt, daß die mit zugewiesenen Helfer einzig und allein von dem Befehlshaber der roten Armee, General Chomer, begangen worden sind. — General Foffe hat in seinem Bericht ferner behauptet, daß das von mir befehligte 16. Armeekorps keine Disziplin beiste. Ich erwiderte, daß der Kriegsinminister mich auf der Disziplin dieses Armeekorps begünstigt habe und daß mir General Chomer bei seiner letzten Befehlsübergabe erklärte, er sei überzeugt, daß mein Armeekorps sich ebenlosgalt halten werde wie irgend ein anderes. Schon am 10. September kam ein ehe-maliger Kriegsinminister zu mir und teilte mit, daß ich auf der Hut sein möge, da man mir hohen Orden nicht geneigt ist. Am letzten Tage vor dem Manöver gab man mir einen Generalfeldbes, der von seinem Dienst nicht die geringste Ahnung hatte. Das Ziel war klar. Man wollte einen republikanischen General ins Verderben stürzen.“

Paris, 17. Oktober.

Die im gestrigen Ministerat beschlossene Maßregelung von fünf Generalen hat großen Eindruck gemacht. Kriegs-

minister Etienne, der jedes Interwew über diese Angelegenheit ablehnte, hat im Ministerat erklärt, falls er in der Kammer über diese Angelegenheit interpelliert werden sollte, werde er eine Antwort verweigern, denn man könne im Parlament unmöglich eine Erörterung über strategische und militärische Eignung zulassen. Es handelte sich da um einen Vertrauens- oder Mißtrauensfrage gegenüber dem verantwortlichen Leiter der Armee. General Faurie, der wegen seines offenen Schreibens an den Kriegsinminister vor ein Disziplinargericht gestellt werden soll, erklärte einem Berichtsführer: Ich werde bemerken, daß ich das Opfer einer fürchterlichen Ungerechtigkeit bin. In einem für ein Fachblatt bestimmten Artikel werde ich mein Vorgehen in den Manövern rechtfertigen. Ich werde die Urteile, die meine Feinde gegen mich abgegeben haben, vor dem Disziplinarrat erörtern. Es fehlt übrigens nicht an Zeugen, die zu meinen Gunsten sprechen. Der Generalfeldbes der belgischen Armee, General Fensch, der in Europa als ein ausgezeichneter Taktiker bekannt ist, hat mir, nachdem er meine Truppen bei den Manövern gesehen hatte, wörtlich erklärt: Ich bin enttäuscht. Trotzdem habe ich voraussehen müssen, was mir widerfahren ist. Sie wissen, mit welchem Haße die Generale verstoßen werden, die das Unglück haben, ihre republikanische Gefinnung zur Schau zu tragen. — Die konservativen und gemäßigt-radikalen Blätter finden die von der Regierung getroffene Entscheidung durchaus gerechtfertigt. Von einzelnen radikalen Blättern dagegen wird namentlich die Maßregelung des Generals Faurie scharf getadelt.

General Faurier, der wegen seines offenen Schreibens an den Kriegsinminister vor ein Disziplinargericht gestellt werden wird, erklärte einem Berichtsführer:

Ich werde bemerken, daß ich das Opfer einer fürchterlichen Ungerechtigkeit bin. In einem für ein Fachblatt bestimmten Artikel habe ich mein Vorgehen bei den Manövern gerechtfertigt. Ich werde die Urteile, die meine Feinde gegen mich abgegeben haben, vor dem Disziplinarrat erörtern. Es fehlt übrigens nicht an Zeugnissen zu meinen Gunsten. Der Generalfeldbes der belgischen Armee, General Fensch, der in Europa als ein ausgezeichneter Taktiker bekannt ist, hat mir, nachdem er meine Truppen beim Manöver gesehen hatte, wörtlich erklärt: „Ich bin enttäuscht“, und trotzdem hätte ich voraussehen müssen, was mir widerfahren ist. Sie wissen, mit welchem Haße die Generale verstoßen werden, die das Unglück haben, ihre republikanische Gefinnung zur Schau zu tragen. Es war eine rechtzeitige Vernehmung, eine geistliche und barmhärtige Vernehmung gegen mich angezettelt worden. Ich könnte Ihnen die Namen derjenigen nennen, die mir im Hinterland aufgespannt haben. Bei den Manövern nahm ich eine systematische Feindschaft gegen mich wahr und erkannte die Schuld, mich auf einem Fesler zu ertrapen, selbst als ich die Besetzungen bestiegen ausübte, der mich getadelt hat. Ich werde vor dem Disziplinarrat die Einzelheiten des gegen mich gerichteten Romolats bekannt geben und unwiderruflich nachweisen, daß kein Feind Grund zu einer Anklage gegen mich vorliegen würde, die unruhmlich an mich, der ich gerechtfertigt wurde, so kann ich nur sagen: Wenn man unsere Armee disziplinieren, die Befehlshaber entmühen und die Truppen demoralisieren wollte, so könnte man nicht anders vorgehen.“

Halle und Umgebung.

Salle, 18. Oktober.

Die rechtliche und wirtschaftliche Lage der Eisenbahnarbeiter.

Oeffentliche Versammlung im „Bellows“.

In der Versammlung des Eisenbahnerverbandes für Handwerker und Arbeiter hielt gestern abend Herr Reichstagsabgeordneter J. Kier aus Berlin einen Vortrag über das staatsarbeitsrecht und die wirtschaftliche Lage der Eisenbahnarbeiter.

Er führte aus, daß die Forderung nach einem Staatsarbeitsrecht erst jüngeren Datums sei. Die große Kundgebung in Berlin hat alle Punkte herausgeholt und an die Öffentlichkeit gebracht, und die Öffentlichkeit hat Stellung dazu genommen. Bisher hat bei den Lohnverhältnissen viel Willkür gemaltet. Von der neuen Lohnordnung, die am 1. Januar 1914 in Aussicht ist, wird anerkannt, daß den Forderungen, die seit Jahren erhoben werden, entgegengekommen wird. Allerdings wird eine durchgehende Lohnerhöhung nicht möglich sein, das läßt die Ungunst der Verhältnisse nicht zu. Vor allem werden die Bahnunterhaltungsarbeiter, die mit den Betriebsarbeitern gleichgestellt werden, gebessert sein. Die Neuerung einer Entlohnung eines in mehrer Hinsicht Bedenken. Das Bedenke muß durch die Organisation gehen, die gewissenhaft prüft und nur vertretbare Forderungen stellt. Die Arbeiterausschüsse haben nach der eigenen Angabe der Regierung nicht das gefehlt, was man von ihnen erwartete. Ihrer ganzen Struktur nach waren sie dazu verurteilt, mehr als Deforationsstöße zu wirken. Sie durften sich früher nicht mit Lohnforderungen befassen. Infolge der Organisationsfähigkeit ist hier Wandel geschaffen. Die Arbeiter können nicht, wie es die Regierung in mehreren Verfügungen an den Ausschuss verlangt hat, warten, bis die Regierung für die erforderliche Lohnregelung selbst sorgt, denn die über den Lohn entscheidenden Stellen stehen dem Arbeiter weit zu fern, als daß sie wirklich immer auf dem Laufenden sein könnten. Das Kaiserwort: „Die Frau gehört ins Haus“, muß Wahrheit werden. Der Frau liegt die Erziehung der Kinder ob, die, wenn die Frau hinausgetrieben wird, von der Strafe übernommen wird zum Unfugen. Zwar sind alle Schritte von der unglücklichen Veränderung der Verhältnisse getroffen, aber der fetschende Arbeiter und vor allem Beamte hat die Möglichkeit von sich durch andere Preisfestsetzungen etwa für einen Ausgleich zu sorgen. Unringschlag gingen die Forderungen auf Lauerungsanlagen, weil die schlechte Ernte die Schuld an den Verhältnissen tragen sollte, aber die Ernten sind besser geworden, doch die Preise teineswegs gesunken. Die Privatarbeiter haben einen Einfluß auf ihre Verhältnisse durch ihre Organisationen. Ähnlich soll hier gewirkt werden. Und an Stelle der Willkür sollen Rechtsnormen treten. Und teineswegs bittend oder bettelnd, sondern fordernd: aber mit Vorbedacht. Auch auf das Koalitionsrecht wird Anspruch gemacht — freilich auf das Streikrecht verzichtet — und das als Verantwortlichkeitsgefühl. Der größte Teil der 65 Millionen Einwohner Deutschlands, Handel und Industrie zugehörig, ist auf den Auslandsmarkt angewiesen, der uns verloren ginge, wenn unsere Eisenbahn vor nur einige Tage still stände. Das für Frankreich Brind, die Wohlthat des Landes bedeutend und den Staat bedrohend, warrend getand machte, gilt für uns in sehr verstärktem Maße. Bisher fehlte sich der Lohn zuweilen aus drei, vier Faktoren zusammen, künftig wird er durch den Lohngesetz und die Funktionszulage, die für alle völlig gleich sein wird, gebildet werden. Dann wurden kurz und einen Einstreift die Lage und die Forderungen der ein-

Berliner Börse, 1. Okt. 1913

Main table containing stock market data for various companies and sectors, including Deutsche Hypothek, Eisenbahn, and various industrial firms. Columns include company names, stock prices, and other market indicators.